

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
**Verkehr und Infrastruktur (vif)**  
Arsenalstrasse 43  
6010 Kriens 2 Sternmatt  
Telefon +41 41 318 12 12  
vif@lu.ch  
vif.lu.ch

## Planungshilfe für Bauvorhaben an einer Kantonsstrasse



## Änderungsverzeichnis

| Version | Datum      | Status      | Kommentar     | Freigabe   |
|---------|------------|-------------|---------------|------------|
| 1.0     | 12.11.2019 | freigegeben | Erstausgabe   | 12.11.2019 |
| 1.1     | 04.02.2020 | freigegeben | Überarbeitung | 04.02.2020 |
| 1.2     | 02.11.2020 | freigegeben | Überarbeitung | 02.11.2020 |
| 1.3     | 17.09.2026 | freigegeben | Überarbeitung | 17.09.2026 |

# Inhaltsverzeichnis

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 Zweck                                                                  | 4  |
| 2 Grundlagen                                                             | 5  |
| 2.1 Erlasse des Bundes                                                   | 5  |
| 2.2 Kantonale Erlasse                                                    | 5  |
| 2.3 Skizzen                                                              | 5  |
| 2.4 Normen                                                               | 5  |
| 2.5 Richtlinien der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)         | 5  |
| 2.6 Wegleitungen/Richtlinien der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) | 5  |
| 3 Baubewilligungsverfahren                                               | 6  |
| 3.1 Verfahren                                                            | 6  |
| 3.2 Baugesuch und Beilagen                                               | 6  |
| 4 Grundsätze für die Bewilligungserteilung                               | 6  |
| 4.1 Zufahrten und Zugänge, Parkplätze                                    | 6  |
| 4.1.1 Anforderungen an Lage und Gestaltung                               | 6  |
| 4.1.2 Bauliche Ausführung                                                | 7  |
| 4.1.3 Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten                         | 7  |
| 4.2 Bauvorhaben Dritter                                                  | 7  |
| 4.3 Entwässerung                                                         | 7  |
| 4.4 Strassenabstände                                                     | 8  |
| 4.4.1 Neubauten                                                          | 8  |
| 4.4.2 Bepflanzungen, Terrainveränderungen, Umgebungsgestaltung           | 8  |
| 4.4.3 Ausnahmen                                                          | 8  |
| 4.5 Stützbauwerke, Böschungen, Baugruben und Baugrubensicherung          | 9  |
| 4.6 Signalisation/Markierung                                             | 9  |
| 4.7 Baustellen-Signalisation                                             | 9  |
| 4.8 Reklameanlagen                                                       | 9  |
| 4.9 Abfallentsorgung (Container)                                         | 10 |
| 4.10 Strassenaufbruch                                                    | 10 |
| 5 Anhang                                                                 | 11 |
| 5.1 Anhang 1                                                             | 11 |
| 5.2 Anhang 2                                                             | 12 |
| 5.3 Anhang 3                                                             | 13 |
| 5.4 Anhang 4                                                             | 15 |
| 5.5 Anhang 5                                                             | 16 |
| 5.5.1 Sichtverhältnisse bei Einmündungen in Kurven                       | 16 |

## **1 Zweck**

Die vorliegende Planungshilfe dient Bauherren, Ingenieuren und Architekten zur Planung von Grundstückzufahrten, Parkieranlagen, Baugruben, etc. bei Bauvorhaben entlang von Kantonsstrassen. Sie umfasst Themen, die bei Projekten an Kantonsstrassen, insbesondere zur Erstellung der notwendigen Baugesuchsunterlagen, zu beachten sind.

Die Planungshilfe ergänzt die bestehenden Vorgaben der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) (siehe Kapitel 2, Grundlagen [21], [22]). Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Beurteilung der Projekte erfolgt im Rahmen des koordinierten Baubewilligungsverfahrens.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Erlasse des Bundes

- [1] SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- [2] SR 741.21 Signalisationsverordnung (SSV)

### 2.2 Kantonale Erlasse

- [3] SRL 755 Strassengesetz (StrG)
- [4] SRL 756 Strassenverordnung (StrV)
- [5] SRL 757 Kantonsratsbeschluss über die Einreihung von Kantonsstrassen
- [6] SRL 777 Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung)
- [7] SRL 735 Planungs- und Baugesetz (PBG)
- [8] SRL 736 Planungs- und Bauverordnung (PBV)
- [9] SRL 736a Beschluss über die gemeindeweise Inkraftsetzung von neuen Bestimmungen im Planungs- und Baurecht
- [10] SRL 737 Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB)
- [11] SRL 739 Reklameverordnung
- [12] SRL 739a Beschluss über die Zuständigkeit zur Erteilung von Reklamebewilligungen

### 2.3 Skizzen

- [13] Skizzen des Bau- und Verkehrsdepartementes zur Erläuterung des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 (SRL Nr. 755) und der Strassenverordnung (StrV) vom 19. Januar 1996 (SRL Nr. 756)

### 2.4 Normen

- [14] VSS 40 050 Grundstückzufahrten
- [15] VSS 40 242 Querungen für den Langsamverkehr - Trottoirüberfahrten
- [16] VSS 40 273 Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene (ohne Kreisel)
- [17] VSS 40 291 Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen für Personenwagen und Motorräder
- [18] VSS 40 886 Baustellen; Signalisation von Baustellen auf Haupt- und Nebenstrassen

### 2.5 Richtlinien der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)

- [19] Fachordner Strassen
- [20] Gesuch um Strassenaufbruchbewilligung

### 2.6 Wegleitungen/Richtlinien der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

- [21] Wegleitung „Baugesuch und Beilagen“
- [22] Richtlinien Reklameanlagen

## **3 Baubewilligungsverfahren**

### **3.1 Verfahren**

Baugesuche und/oder allenfalls damit verbundene Vorabklärungen, welche die Kantonsstrassen betreffen, sind immer über die Standortgemeinde bzw. das Bauamt an die Dienststelle rawi zur Prüfung einzureichen. Für weitere Informationen zum Verfahren wird auf die Wegleitung „Baugesuch und Beilagen“ [21] der Dienststelle rawi verwiesen.

### **3.2 Baugesuch und Beilagen**

Die Anforderungen für Baugesuche nach § 55 PBV [8] gelten innerhalb und ausserhalb der Bauzonen. Der notwendige Umfang der Beilagen ist jedoch vom Projekt abhängig und mit der Standortgemeinde vorgängig abzusprechen. Aus kantonaler Sicht ist die Wegleitung „Baugesuch und Beilagen“ [21] der Dienststelle rawi verbindlich. Für Bauvorhaben mit Bezug zu einer Kantonsstrasse sind im Kapitel 1.2.2.3 [21] zusätzliche einzureichende Beilagen aufgeführt.

## **4 Grundsätze für die Bewilligungserteilung**

### **4.1 Zufahrten und Zugänge, Parkplätze**

Die Erstellung oder Änderung privater Zufahrten und Zugänge in eine Kantonsstrasse ist bewilligungspflichtig (§ 32 Abs. 1 StrG [3]). Wenn eine Zufahrt einem wesentlich grösseren oder andersartigen Verkehr dienen soll (z.B. wenn mehr Parkplätze erschlossen werden), handelt es sich dabei ebenfalls um eine bewilligungspflichtige Nutzungsänderung (§ 32 Abs. 1 StrG [3]). Neue und geänderte Anlagen haben die gültigen Gesetze, Normen und Richtlinien zu erfüllen. Bestehende, den gültigen Anforderungen nicht genügende Zufahrten und Zugänge haben diese spätestens bei einer bewilligungspflichtigen Änderung oder bei Erstellung einer neuen Anlage einzuhalten.

Die Bewilligung wird erteilt, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist (§ 32 Abs. 2 StrG [3]). Dazu sind folgende Grundsätze einzuhalten:

#### **4.1.1 Anforderungen an Lage und Gestaltung**

- Private Grundstücke sind möglichst rückwärtig über Gemeinde- oder Privatstrassen zu erschliessen. Diese und nicht die Kantonsstrasse dienen der Erschliessung (§§ 6, 7, 9 StrG [3]).
- Die Erschliessung benachbarter Grundstücke ist wo immer möglich zusammenzufassen.
- Im Bereich von Bushaltestellen und Querungsstellen des Langsamverkehrs sind keine neuen Zufahrten zulässig.
- Die Gestaltung der Umgebung, Zufahrten, Vorplätze und Parkplätze sowie deren Dimensionierung hat nach den geltenden VSS-Normen ([14] bis [17]) und vif-Richtlinien [19] zu erfolgen.
- Die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse darf nicht beeinträchtigt werden. Gegebenenfalls ist dies mittels Verkehrsgutachten nachzuweisen.
- Es sind keine Behinderungen und Wendemanöver auf Kantonsstrassen gestattet. Dies gilt insbesondere für Anlieferungen.
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit darf die Zufahrt in die Kantonsstrasse bzw. Wegfahrt von der Kantonsstrasse nur vorwärts erfolgen [14]. Das Wendemanöver des Fahrzeuges muss vollumfänglich auf dem Grundstück ohne Beanspruchung von Trottoir, Rad-/Gehweg und Fahrbahn erfolgen können.
- Die Breite der Zufahrt muss im Einmündungsbereich entsprechend dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen so gestaltet werden, dass ein ungehindertes Kreuzen der Fahrzeuge (Begegnungsfall

PW-PW / LKW-PW / LKW-LKW) möglich ist. Flächige Zu- und Wegfahrten sind mit Rabatten oder anderweitig baulich permanenten Massnahmen zu verhindern.

- Neue Zufahrten sollen möglichst rechtwinklig zur Strassenachse liegen. Die Gegenfahrbahn darf für ein- und abbiegende Fahrmanöver nicht beansprucht werden.
- Bei Zufahrten ist ein Schleppkurvennachweis mit den massgebenden Fahrzeugen beizulegen.
- Die Zufahrt zur Kantonsstrasse darf im Einmündungsbereich auf mindestens 5.00 m die Längsneigung von 5 % nicht übersteigen [14].

#### **4.1.2 Bauliche Ausführung**

- Die Grundstückszufahrten sind zur Vermeidung einer Verschmutzung der Strasse auf eine Tiefe von mindestens 5.00 m ab Strassenrand mit einem Hartbelag zu befestigen [14].
- Bei Zu- und Wegfahrten über ein Trottoir sind diese als Trottoirüberfahrten auszuführen ([15], [19], vif-Richtlinien 731.103 / 731.104 / 732.301 – 305 und 737.104).
- Bestehende, nicht mehr genutzte Zufahrten sind zurückzubauen.
- Das Anschlussbauwerk, Anpassungsarbeiten, Abschlussgestaltung, Ergänzungsarbeiten oder Rückbauarbeiten von alten Einmündungen entlang der Kantonsstrasse sind im Einvernehmen mit dem Sachbearbeiter des zentras, Betrieb Strassen und nach dessen Weisungen auszuführen. Sofern der zuständige Sachbearbeiter nichts anderes festlegt, gelten die vif Richtlinien.[19]. Sämtliche Kosten gehen zu Lasten der Gesuchsteller.

#### **4.1.3 Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten**

- Die Dimensionierung der Sichtzonen hat nach den geltenden Normen und Richtlinien zu erfolgen ([15], [16], [19]). Die Sichtzonen sind in einem Situationsplan nachzuweisen (§ 90 Abs. 3 StrG [3]).
- Innerhalb der Sichtzonen ist die freie Sicht zu gewährleisten (§ 90 Abs. 2 StrG [3]), i.d.R. in einem Höhenbereich zwischen 0.60 m und 3.00 m über der Fahrbahn [16]. Das Parkieren innerhalb der Sichtzonen ist mit baulichen Massnahmen zu verhindern. Die Bepflanzung innerhalb der Sichtzonen ist so zurückzuschneiden, dass die freie Sicht im Höhenbereich zwischen 0.60 m und 3.00 m dauerhaft gewährleistet ist.
- Tangieren Sichtzonen das Nachbargrundstück, so hat der Gesuchsteller die schriftliche Erklärung des betroffenen Grundeigentümers zur dauerhaften Freihaltung der Sichtzone und die Zustimmung zur Anmerkung als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung beizubringen (§ 90 Abs. 3 StrG [3]).
- Alle Sichtzonen sind auf Kosten des Gesuchstellers auf den betroffenen Grundstücken als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken (§ 90 Abs. 3 StrG [3]).

#### **4.2 Bauvorhaben Dritter**

Sieht ein Bauvorhaben eine Anpassung der Kantonsstrasse vor, so handelt es sich um ein sogenanntes Bauvorhaben Dritter (BVD). Dazu wird bei Planungsbeginn zwischen Kanton und Bauherrschaft eine Projektvereinbarung abgeschlossen. Die Kosten gehen ganz oder teilweise zu Lasten der Bauherrschaft. Grundlage sind die §§ 47 und 77 StrG [3] sowie § 13 StrV [4].

#### **4.3 Entwässerung**

- Es darf kein Oberflächenwasser auf die Kantonsstrasse oder deren Anlageteile fliessen. Das Anschlussbauwerk ist so zu gestalten und zu unterhalten, dass kein Oberflächenwasser auf die Fahrbahn und die übrigen Bestandteile der Kantonsstrasse fliesst (§ 12 und § 92 Abs. 2 StrG [3]).
- Die Einleitung von Meteorwasser von Privatgrundstücken in die Strassenentwässerung der Kantonsstrasse ist grundsätzlich nicht erlaubt. Für eine allfällige Einleitung des Meteorwassers in die Strassenentwässerung ist ein hydraulischer Nachweis erforderlich.

## 4.4 Strassenabstände

Der Kantonsstrassenabstand dient der Verkehrssicherheit, soll den Planungsspielraum für Kantonsstrassenbauprojekte erhalten und die Landerwerbsmöglichkeit für die Bedürfnisse des zukünftigen Verkehrs sichern.

### 4.4.1 Neubauten

- Für neue Bauten und Anlagen sind die Strassenabstände verbindlich, die in einem Nutzungsplan festgelegt wurden (§ 84 Abs. 1 StrG [3]). Nutzungspläne können insbesondere Baulinien und Baubereiche enthalten. Diese gehen allen andern öffentlich-rechtlichen Abstandsvorschriften vor (§ 30 Abs. 4 PBG [7]).
- Besteht kein solcher Nutzungsplan, sind generell folgende Mindestabstände zur Kantonsstrasse einzuhalten (§ 84 Abs. 2 und Abs. 4 StrG [3]):
  - Oberirdische Bauten und Anlagen: 6.00 m
  - Unterirdische Bauten und Anlagen: 3.00 m
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zum Schutz der Strasse können im Einzelfall grössere Abstände verfügt werden (§ 84 Abs. 6 StrG [3]).

### 4.4.2 Bepflanzungen, Terrainveränderungen, Umgebungsgestaltung

- Mauern, Böschungen, Einfriedungen, Hecken, Sträucher und dergleichen entlang der Kantonsstrasse haben generell einen Abstand von mindestens 0.60 m vom Fahrbahnrand oder Radweg einzuhalten (§ 86 Abs. 4 und § 87 StrG [3]). Sind sie höher als 1.50 m, haben sie ausserorts zusätzlich das halbe Mass der Mehrhöhe als Abstand einzuhalten.
- Bäume haben zur Kantonsstrasse folgende Abstände einzuhalten (§ 86 Abs. 1 StrG [3]):
  - Ausserhalb der Bauzonen: 4.00 m
  - Innerhalb der Bauzonen: 2.00 m

### 4.4.3 Ausnahmen

Sollen oben genannte Abstände unterschritten werden, ist eine Ausnahmegewilligung notwendig (§ 88 Abs. 1 StrG [3]).

- a) Diese wird erteilt, sofern die Baute, Anlage oder Pflanze weder die Sicherheit des Verkehrs noch einen künftigen Strassenausbau beeinträchtigt. Wo Baulinien festgelegt wurden, muss die Möglichkeit von Ausnahmen jedoch in einem Nutzungsplan oder einem Reglement der Gemeinde ausdrücklich vorgesehen sein (§ 88 Abs. 3 StrG [3]).
- b) Beeinträchtigt die Baute oder Anlage einen künftigen Strassenausbau oder eine künftige Verbesserung der Verkehrssicherheit, ist eine Ausnahmegewilligung mit einem Beseitigungs- und Mehrwertrevers möglich.
  - Beseitigungsrevers: Bauten und Anlagen können mit einem Beseitigungsvorbehalt bewilligt werden. Dabei wird der jeweilige Werk- oder Liegenschaftseigentümer durch schriftliche Zustimmung verpflichtet, diese ohne Entschädigung aufzugeben, zu entfernen oder auf eigene Kosten den jeweiligen Verhältnissen anzupassen, sofern ein künftiger Strassenausbau oder die Verkehrssicherheit es erfordern.
  - Mehrwertrevers: In der Ausnahmegewilligung kann festgelegt werden, dass der Mehrwert, der durch die Baute oder Anlage geschaffen wird, bei einem späteren Landerwerb für öffentliche Zwecke nicht mitberechnet wird (§ 88 Abs. 4 StrG [3]).

#### **4.5 Stützbauwerke, Böschungen, Baugruben und Baugrubensicherung**

Sind Baugruben oder Terrainveränderungen/Böschungen im Umfeld von Kantonsstrassen geplant, sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Geotechnisches Gutachten zur Baugrube.
- Überwachungskonzept bei Baugruben mit Definition von Grenzwerten sowie geplante Massnahmen bei deren Erreichung.
- Vorsorgliche Beweisaufnahme der Strasse und allfälligen Kunstbauten.
- Pläne über die vorgesehene Baugrube mit Baugrubensicherung entlang der Kantonsstrasse.
- Statistische und erdbaumechanische Berechnungen durch eine Fachperson (Bauingenieur, Geologe) zur Böschung und der Baugrube für die Tragsicherheit und Stabilität unter Berücksichtigung aller Einwirkungen (Strassenverkehr Kantonsstrasse). Die Nachweise sind für sämtliche Bau- sowie für den Endzustand zu erbringen.
- Angaben zur Verankerung der Baugrube innerhalb der Kantonsstrassenparzelle (zeichnerisch vermasste Darstellungen der Anker in Querschnitten und Grundriss mit beanspruchter Fläche, Werkleitungen beachten).
- Bei Baugruben sind die Massnahmen und der Platzbedarf der Absturzsicherung für die Verkehrsteilnehmenden aufzuzeigen.

Falls eine Verankerung einer Baugrubensicherung in die Kantonsstrassenparzelle reicht, ist hierfür eine strassenrechtliche Sonderbewilligung für die Inanspruchnahme der Kantonsstrasse mit Ankern notwendig. Der Bereich einer allfälligen Verankerung ist im Querschnitt und Grundriss zeichnerisch vermasst darzustellen und die beanspruchte Fläche ist im Grundriss auszuweisen.

#### **4.6 Signalisation/Markierung**

Die Signalisation und die Markierung können im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nicht bewilligt werden. Die Bewilligung der Signalisation und der Markierung (Verfügung und Publikation) erfolgt nach dem Strassenverkehrsrecht (SVG [1], SSV [2]; § 17 Abs. 1 Strassenverkehrsverordnung [6]). Der Dienststelle vif, Abteilung Mobilität, Team Verkehrssicherheit ist über die Gemeinde ein separates Gesuch mit Kurzbericht sowie einem Signalisations- und Markierungsplan einzureichen (mindestens Massstab 1:500).

#### **4.7 Baustellen-Signalisation**

Für die Verkehrsanordnung und die temporären Signalisationsmassnahmen ist spätestens 10 Tage vor Baubeginn mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Abteilung Mobilität, Team Verkehrssicherheit Kontakt aufzunehmen. Die Baustellen-Signalisation richtet sich grundsätzlich nach den Art. 80 und 81 SSV [2] sowie der Norm VSS 40 886 [18].

Die Dienststelle vif behält sich vor, bei komplexen Bauvorhaben bereits im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Angaben zu Baustellenlogistik und zur Ausführung einzufordern.

#### **4.8 Reklameanlagen**

Die Beurteilung von Reklameanlagen richtet sich nach den „Richtlinien Reklameanlagen“ [22] der Dienststelle rawi. Fahnen und Fahnengruppen gelten rechtlich als Reklamen respektive auch als Strassenreklamen.

#### **4.9 Abfallentsorgung (Container)**

Im Bebauungsplan/Gestaltungsplan/Baugesuch ist der Standort für die Container sowie die Zufahrt und Manöver des Entsorgungsfahrzeugs anzugeben. Es ist ein Standort zu wählen, an welchem das Entsorgungsfahrzeug ausserhalb der Kantonsstrasse beladen werden kann. Die VSS-Normen ([14], [16]) sind zu berücksichtigen. Im Besonderen darf die Zu- und Wegfahrt nur vorwärts erfolgen. Der Standort ist mit dem zuständigen Entsorgungsunternehmen abzustimmen.

#### **4.10 Strassenaufbruch**

Aufbrüche von Kantonsstrassen (inkl. Trottoir und Radverkehrsanlagen) für die Sanierung von bestehenden Leitungen/Infrastruktur bedingen ein Gesuch um Strassenaufbruchbewilligung an die zentras, Betrieb Strassen [zentras@lu.ch](mailto:zentras@lu.ch) Die Ausführung richtet sich gemäss Entscheid über die Aufbruchbewilligung [20], dem Fachordner Strassen [19] und den Normen der VSS.

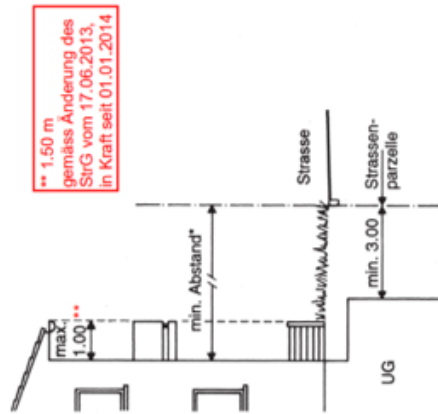
5 Anhang

5.1 Anhang 1

Skizzen betreffend Kantonsstrassen

Auszug aus [5]

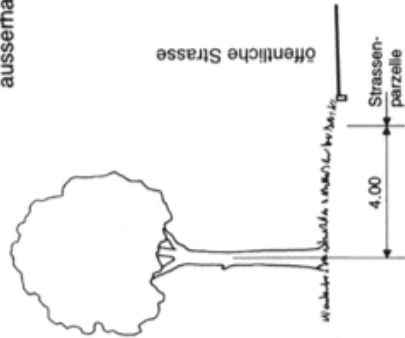
§ 84 Absätze 2-4 StrG, Strassenabstände von Neubauten  
(Messweise § 89 StrG)



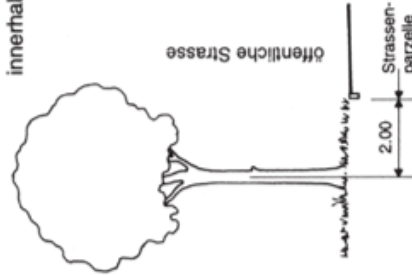
- \*Kantonsstrassen 6.00
- Gemeindestrassen 5.00
- Güterstrassen 4.00
- Privatstrassen 4.00

§ 86 Absatz 1 StrG, Strassenabstände von Pflanzen  
(Messweise § 89 StrG)

ausserhalb der Bauzone



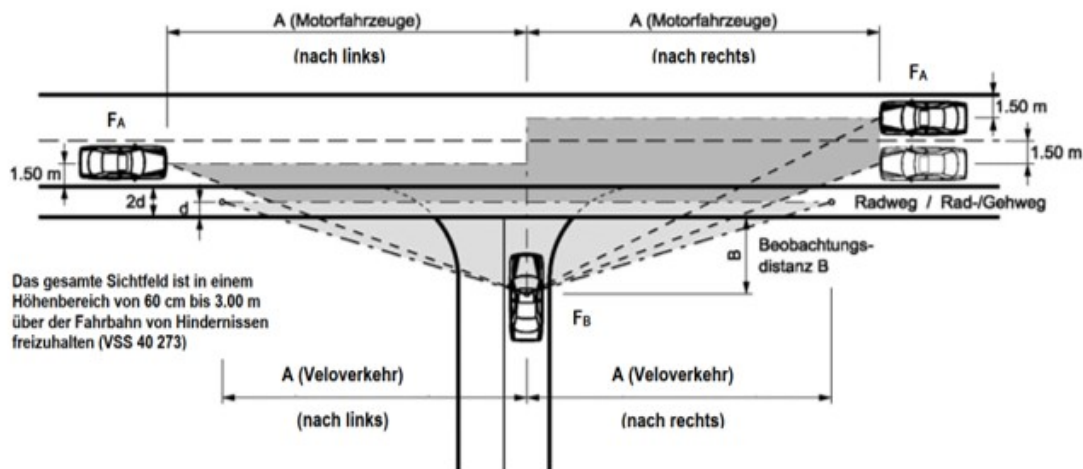
innerhalb der Bauzone



## 5.2 Anhang 2

### 737.101 Sichtverhältnisse bei Rad-/Gehwegüberfahrten (gemäss VSS 40 273) bei Kantonsstrassen

Anzuwenden bei allen Einmündungen über vortrittsberechtigten Radwege und Rad-/Gehwege  
(gemäss VRV Art. 40, Signalisation gemäss SSV Art. 33)



#### Beobachtungsdistanz B

|                                    | innerorts         | ausserorts |
|------------------------------------|-------------------|------------|
| Wenn das Anhalten erforderlich ist | generell<br>3.0 m | 3.0 m      |
| Alle anderen Fälle                 |                   | 5.0 m      |

#### Beobachtungsdistanzen bei bestehenden Grundstückszufahrten innerorts

Wenn die direkte Sicht nur mit unverhältnismässigem Aufwand hergestellt werden kann, können in Abhängigkeit der Beobachtungsdistanz B nachfolgende Massnahmen vorgesehen werden:

Beobachtungsdistanz B zwischen 2 m und 3 m Stopp-Signalisierung ohne Verkehrsspiegel

Beobachtungsdistanz B zwischen 1.5 m und 2 m Stopp-Signalisierung und Verwendung eines konformen Verkehrsspiegels

Beobachtungsdistanz B ≤ 1.5 m Aufhebung der Ausfahrt oder z.B. eine LSA

Diese Massnahmen sind im Technischen Bericht auszuführen und zu begründen.

Ein vorgerückter Beobachtungspunkt ab Fahrbahnrand ist nicht zulässig.

#### Sichtweiten auf vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge

|                                                                                                                            | Massgebende Knotenzufahrtsgeschwindigkeit<br>der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge |         |         |         |         |         |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                                                            | 20 km/h                                                                               | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | 80 km/h |
| VS, HVS (Kantonsstrassen)<br>Knotensichtweite A [m]                                                                        | 15                                                                                    | 30      | 40      | 60      | 80      | 100     | 125     |
| VS, HVS (Kantonsstrasse, Gefälle > 5%<br>oder - mehr als zwei Fahrstreifen<br>- LKW-Anteil > 8%)<br>Knotensichtweite A [m] | 20                                                                                    | 35      | 50      | 70      | 90      | 110     | 140     |

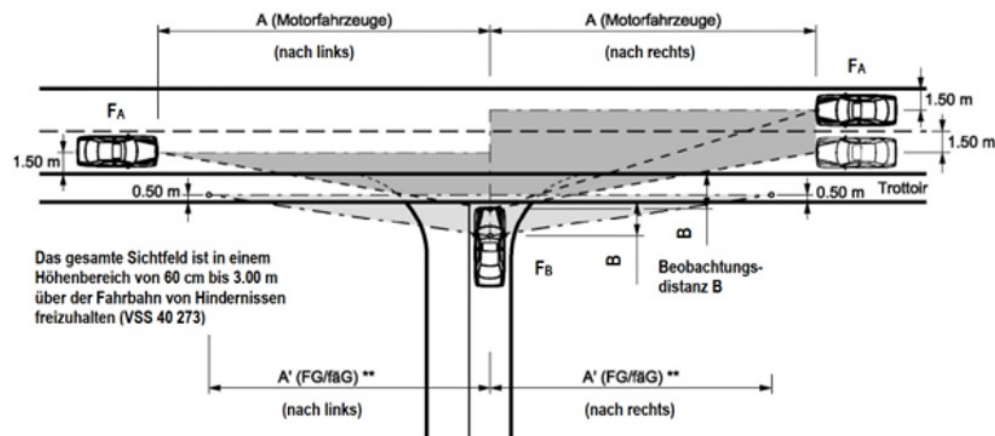
## 5.3 Anhang 3



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Verkehr und Infrastruktur (vif)

### 737.102 Sichtverhältnisse bei Trottoirüberfahrten und Grundstückszufahrten (gemäss VSS 40 273 und VSS 40 242) bei Kantonsstrassen

Anzuwenden bei allen gemäss VSS 40 242 zulässigen Trottoirüberfahrten.  
Der Nachweis der Zulässigkeit einer Trottoirüberfahrt muss vorgängig erbracht sein.



#### Beobachtungsdistanz B

|                                    | innerorts | ausserorts |
|------------------------------------|-----------|------------|
| Wenn das Anhalten erforderlich ist | generell  | 3.0 m      |
| Alle anderen Fälle                 | 3.0 m     | 5.0 m      |

#### Beobachtungsdistanzen bei bestehenden Grundstückszufahrten innerorts

Wenn die direkte Sicht nur mit unverhältnismässigem Aufwand hergestellt werden kann, können in Abhängigkeit der Beobachtungsdistanz B nachfolgende Massnahmen vorgesehen werden:

Beobachtungsdistanz B zwischen 2 m und 3 m Stopp-Signalisierung ohne Verkehrsspiegel  
Beobachtungsdistanz B zwischen 1.5 m und 2 m Stopp-Signalisierung und Verwendung eines konformen Verkehrsspiegels  
Beobachtungsdistanz B < 1.5 m Aufhebung der Ausfahrt oder z.B. eine LSA

Diese Massnahmen sind im Technischen Bericht auszuführen und zu begründen.

Ein vorgrückter Beobachtungspunkt ab Fahrbahnrand ist nicht zulässig.

#### Sichtweiten auf vortrittsberechtigte Motorfahrzeuge

|                                                                                                                            | Massgebende Knotenzufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge |         |         |         |         |         |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                                                            | 20 km/h                                                                            | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | 80 km/h |
| VS, HVS (Kantonsstrassen)<br>Knotensichtweite A [m]                                                                        | 15                                                                                 | 30      | 40      | 60      | 80      | 100     | 125     |
| VS, HVS (Kantonsstrasse, Gefälle > 5%<br>oder - mehr als zwei Fahrstreifen<br>- LKW-Anteil > 8%)<br>Knotensichtweite A [m] | 20                                                                                 | 35      | 50      | 70      | 90      | 110     | 140     |

STRASSEN Ausgabe 2026  
Projektierungs- und Ausführungs- Freigabedatum 03.06.2026  
grundlagen  
737.102

### Minimale Sichtweiten auf Fussgänger/-innen, fahrzeugähnliche Geräte (fäG) und zugelassene Velos

| Längsneigung                                                                                   | Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage |      |      |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------|------|------|
|                                                                                                | ≤ - 6%                                        | - 4% | - 2% | ≥ 0% |
| Fussgänger/-innen, fäG und Kinder bis 12 Jahre auf dem Velo<br>Erforderliche Sichtweite A' [m] | 30                                            | 20   | 20   | 15   |

### Minimale Sichtweiten auf Veloverkehr

\*\* Im Falle von «Trottoir mit Radfahrer gestattet» ist nachfolgende Tabelle für A' massgebend (SSV Art. 64a, Abs 1.)

| Längsneigung                    | Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr |      |      |      |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------|------|------|------|
|                                 | ≤ - 6%                                                        | - 4% | - 2% | ≥ 0% |
| Erforderliche Sichtweite A' [m] | 30                                                            | 30   | 25   | 20   |

Dieses Dokument stellt eine Arbeitshilfe für die Projektierung dar, ersetzt aber nicht gültige Gesetze und Normen.

## 5.4 Anhang 4

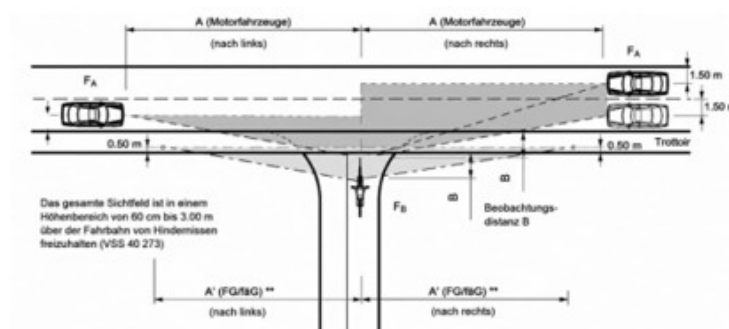


Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Verkehr und Infrastruktur (vif)

### 737.103 Sichtverhältnisse für Radfahrer und Fussgänger bei Trottoir- und Rad-/Gehwegüberfahrten sowie Grundstückzufahrten

#### Sichtverhältnisse aus Sicht Velo bei Einmündungen und Grundstückzufahrten

Anzuwenden bei allen Einmündungen über vortrittsberechtigten Strassen.



#### Beobachtungsdistanz B

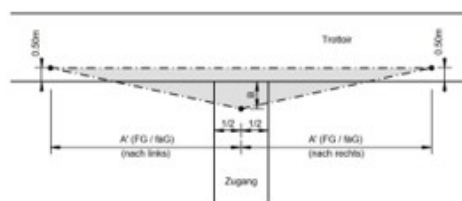
Die Beobachtungsdistanz beträgt generell **B = 1.50 m** ab Hinterkante Trottoir, Rad-/Gehweg oder Fahr-  
bahnrand.

#### Sichtweiten

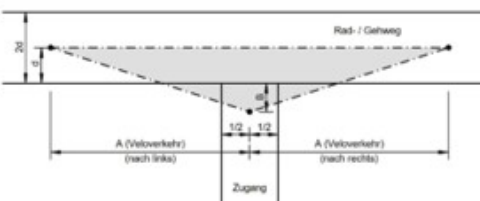
Die verschiedenen massgebenden Sichtweiten können den vif-Richtlinien 737.101 und 737.102 entnommen werden.

#### Sichtverhältnisse aus Sicht Fussgänger bei Grundstückzugängen

##### Regelfall Trottoir



##### Regelfall Rad-/Gehweg



#### Beobachtungsdistanz B

Die Beobachtungsdistanz beträgt generell **B = 0.50 m** ab Hinterkante Trottoir, Rad-/Gehweg. Bei Treppen-  
zugängen ist die Beobachtungsdistanz auf **B = 1.00 m** zu erhöhen.

#### Sichtweiten

Die verschiedenen massgebenden Sichtweiten können den vif-Richtlinien 737.101 und 737.102 entnommen werden.

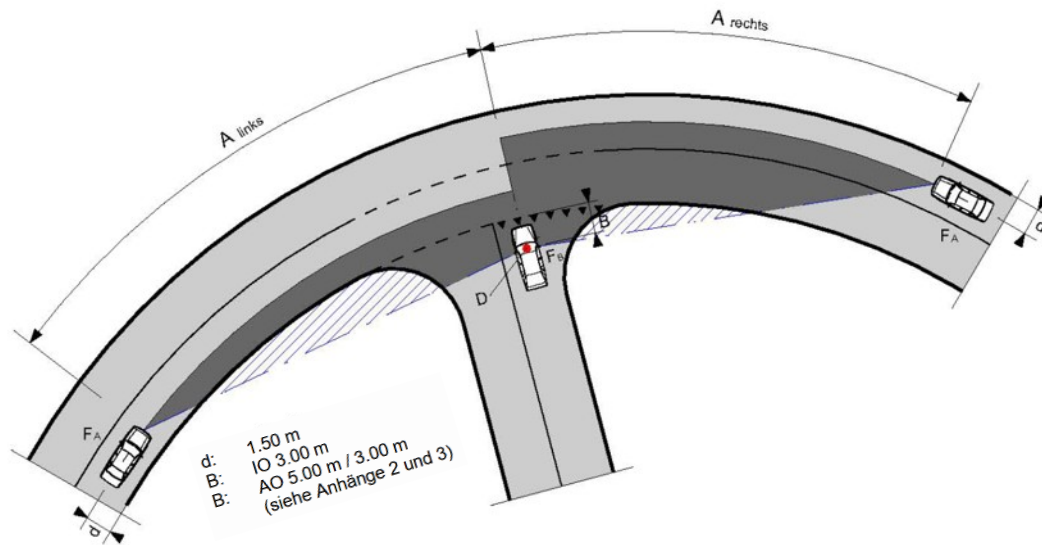
|                                                |               |            |
|------------------------------------------------|---------------|------------|
| STRASSEN                                       | Ausgabe       | 2026       |
| Projektierungs- und Ausführungs-<br>grundlagen | Freigabedatum | 03.06.2026 |
| 737.103                                        |               |            |

## 5.5 Anhang 5

### 5.5.1 Sichtverhältnisse bei Einmündungen in Kurven

Auszug aus Merkblatt Sicht im Strassenraum, Kanton Aargau

In Kurven wird die Knotensichtweite wie bei klassischen rechtwinkligen Knoten entlang der Fahrbahn bzw. entlang der Kurve abgemessen. In der folgenden Abbildung mit Einmündung in einer Innenkurve ist das Überholen aufgrund der Sicherheitslinie nicht erlaubt. Ist dies anhand einer unterbrochenen Mittellinie erlaubt, ist mit dem Sichtfeld der Überholfall abzudecken.



Liegt ein Knoten in einer Aussenkurve kann trotz Einhaltung der erforderlichen Knotensichtweite ein sichttotes Feld vorhanden sein, was es unbedingt zu vermeiden gilt. Das heisst, in einer Aussenkurve ist die Gewährleistung des schlechtesten Falls innerhalb der notwendigen Sichtdistanz nachzuweisen (rote Linie massgebend).

